

© Dina Štěrbová



Rozdělení

Kašmíru na dvě části, z nichž jednu spravuje Pákistán a druhá je částí nepřátelené Indie, co je stav, který nepřetržitě trvá již 57 let, se samozřejmě promítá negativně do všech sfér hospodářského i politického života obou zemí. Snad nejmarkantněji je

to vidět na udržování armád po obou stranách linie příměří, které se do rozpočtu cca desetkrát méně lidnatého Pákistánu ve srovnání s Indií promítá mnohem drastičtěji, když spotřebuje ročně více než jeho 30 procent. Aby Pákistán mohl armádu na linii příměří silniční spojení se Severními oblastmi (jak je teď severní část pákistánského Kašmíru nazývána), musel navíc koncem šedesátých let minulého století přistoupit k realizaci snad nejdražšího projektu ve svých dějinách. Původní silniční spojení Indie s územím Hunzy i Baltistánu, které Britové vybudovali ještě v koloniálních dobách přes Srinagár a potom vysokými průsmyky Burzil Pass (do Gilgitu a Hunzy), či Zodji LA a Kargil do Baltistánu, zůstalo bohužel v indickém Kašmíru a nedalo se s ním počítat. Jedinou možností jak je nahradit byl odvážný projekt nové cesty v hlubokém a divokém kaňonu jednoho z nejdravějších veletoků naší planety, Indu, prořezávajícího se na své dlouhé cestě z Tibetu do Indického oceánu mezi Karakorumem a Himálájem. Tato magická řeka, tibeťany ne nadarmo nazývaná Shingei Dzambo (Tigří řeka), vytváří mezi masivem Nanga Parbatu (8125m), který patří do Himáláje a Haramoshem (7397m), patřícím do Karakorumu, doslova nejhlubší údolí světa, když sám teče jen na úrovni pouhých 1000m n.m. Projekt byl dokončen v roce 1976 ve spolupráci s Čínou, ve které Pákistán našel Velkého bratra nejen po stránce politické a vojenské, ale i hospodářské prostřednictvím společného nepřítele v podobě Indie. Nová cesta dostala hrdé jméno Karakorum Highway (KKH), i když jsou její kvality na hony vzdálené od toho co si pod slovem dálnice lidé představují, nicméně je často a dle mého názoru oprávněně považovaná za osmý div světa.



Při její stavbě zahynulo mnoho set dělníků a byly použity stovky tun výbušnin, jak hlásá několik strohých kamenných pomníků kvůli neobvykle dlouho trvajícím monsunu po 21 denním marném čekání na let PIA z islamabádu do Gilgitu. Trvalo nám to tehdy týden a patří to do dneška k mým největším zážitkům. Cesta tenkrát fungovala jen jednosměrně, protože její šířka neumožňovala současně průjezd dvou vozidel. S hrůzou jsme pozorovali vnější pneumatiky naší loriny, (jak pak.řidiči nazývají nakladačky dle angl.slova lorry), které se občas vznášely již nad propastí a často jsme jeli kilometrové úseky těsně u skály, ze které čouhaly stovky náloží nachystaných k odstřelu. Kaňon se otrásal výbuchy a nikdy jsme nevěděli, jestli za ostrou zatáčkou nepoletíme rovnou do řeky hluboko pod námi. Ale byl to i hluboký zážitek hrubé tesařské krásy magického kaňonu na jehož dně svítil v měsíčním světle stříbrný had tehdy právě rozvodněného Indu. Tato řeka nám všem, navzdory své nesmlouvavé divokosti učarovala, co se promítlo do dalšího československého primátu té doby: o pět let později v roce 1975 uskutečnil Mirek Štětina s malou expedicí světový prvosjezd Indu z Gilgitu do Besham Qualy na

nafukovacím člunu zvaném Matylida a při průjezdu raikotskou soutěskou pod Nanga Parbatem jim z tehdy již hotového raikotského mostu tleskal početný dav čínských dělníků. KKH byla později v osmdesátých letech dobudována z Gilgitu údolím řeky Hunzy až do průsmyku Kunjerab Pass, vysokého přes 5 000m. Zde KKH překračuje karakorumský masiv a navazuje na čínskou část KKH ,která vede přes severní srázy Karakorumu, Pamíru a Kuenlunu do čínské provincie zvané Sinkiang ,anebo také Ujgurská autonomní oblast. Pak pokračuje dále přes Kašgar po bájně hedvábné stezce kolem centrálně-asijské pouště Takla Makan pod pohořím Ťan Šan, kde již od nepaměti putovaly karavany a z Evropanu jako první Marco Polo na své cestě z Benátek do Číny.



Vůbec udržovat a také zajistit životně důležité připomínajících hrdinství jejích stavitelů. Její vyhlídková hodnota je nezapomenutelná a ještě dnes je její průjezd velkým zážitkem, protože nikdy nevíte, kde vás zastaví sesuv půdy či obrovská kamenná lavina. V roce 1970 jsem měla to štěstí, že jsem jako členka první Čs.horolezecké výpravy do Karakorumu, kterou na půdě Univerzity Palackého v Olomouci zorganizoval můj manžel Otakar, spolu s ostatními jako prvními cizinci projela tehdy rozestavěnou KKH z Islamabadu až na začátek haramošského údolí. Stalo se tak na základě zcela ojedinělého povolení, které nám pákistánská vláda udělila.